



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

A 48 et A 51

Question écrite n° 107083

Texte de la question

M. Georges Colombier interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la version consolidée du schéma national des infrastructures de transport (SNIT). En effet, le SNIT reste aujourd'hui flou sur l'achèvement de l'A 51 Grenoble-Sisteron et muet sur l'A 48 Ambérieu-Bourgoin-Jallieu. Or ces deux tronçons manquants sont pourtant stratégiques, tant en termes d'aménagement du territoire que de développement économique. Par ailleurs, ils s'inscrivent pleinement dans l'article 10 de la loi de Grenelle I du 3 août 2009 qui stipule que « les projets permettant les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais ». Aussi, la portion manquante de l'A 51 (90 km) entre dans le champ d'application de cet article puisqu'elle représente l'achèvement d'un itinéraire largement engagé de Bourg en Bresse (jonction avec l'A 39) à Aix-en-Provence (jonction avec l'A 8) et, plus largement, le dernier tronçon de la liaison Genève-arc Méditerranéen. Il en va de même de l'A 48 Ambérieu-Bourgoin-Jallieu qui est un élément constitutif de ce même axe. Dès lors, il lui demande que ces deux maillons soient clairement inscrits dans le SNIT.

Texte de la réponse

L'État est attentif aux enjeux de bon fonctionnement du réseau routier national dans la vallée du Rhône et de désenclavement des massifs alpins et singulièrement des Hautes-Alpes. Pour autant, il convient que la réponse apportée, dès lors qu'elle engage l'État, soit cohérente avec les orientations de sa politique et avec ses capacités de financement. Dans ce contexte, il apparaît que le projet A 51 présente d'importantes difficultés sur les plans technique, environnemental et financier. Pour ces raisons, le projet A 51 ne figure pas à l'avant-projet consolidé du schéma national des infrastructures de transport (SNIT). En revanche, ce dernier propose une alternative avec la création d'un barreau routier en tracé neuf d'une vingtaine de kilomètres reliant l'A 51 au sud (La Saulce) à la route nationale RN 94, la bâtie neuve, par l'est de Gap, accompagnée de la réalisation de travaux de modernisation importants le long de la RN 85 entre Gap et Grenoble. Cette solution semble de nature à répondre aux besoins de mobilité des populations concernées. Elle permettrait, en particulier, d'améliorer l'accès depuis le sud au Gapençais, à l'Embrunais, au Briançonnais et au-delà à l'Italie, et de contribuer à l'ouverture du territoire régional ainsi qu'à une meilleure accessibilité des territoires concernés. Par ailleurs, l'amélioration sur place de la RN 85 contribuerait à fiabiliser et à sécuriser la liaison routière Gap-Grenoble et à conforter l'ouverture du massif vers le nord, en cohérence avec la dynamique actuelle de développement de ces territoires. S'agissant du projet de l'autoroute A 48 entre Ambérieu et Bourgoin, il est ressorti des évaluations menées préalablement à l'élaboration du SNIT que le projet ne s'inscrit pas pleinement en cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement. En particulier, dans la mesure où ses fonctionnalités entrent en concurrence avec celles du transport ferroviaire de fret pour le grand transit nord-sud, il ne répond que très partiellement aux objectifs de report modal fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement et aux enjeux de cohérence du système de transport dans son ensemble. Le projet comporte par ailleurs des risques environnementaux et biologiques sérieux, entre autres, en raison, de la présence, le long du tracé envisagé, de nombreuses zones naturelles répertoriées notamment au titre de la directive Natura 2000. Ces risques ont

d'ailleurs conduit par le passé à des demandes d'information de la Commission européenne sur le projet. Au-delà, force est de constater que les enjeux de délestage de la vallée du Rhône, d'aménagement du territoire et de développement économique du nord Isère mis en avant pour justifier le projet semblent raisonnablement pouvoir trouver des réponses adaptées au travers du développement du mode ferroviaire et de la modernisation des réseaux routiers existants. Au regard de ces éléments, il a donc été décidé de ne pas faire figurer le projet A 48 dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport rendu public à la mi-juillet 2010. Les échanges, qui ont eu lieu après cette publication, ne nous ont pas conduits à penser qu'il fallait revenir sur cette décision. Le projet ne figure donc pas non plus dans l'avant-projet consolidé de SNIT qui a été rendu public et est soumis à concertation depuis le 27 janvier 2011.

Données clés

Auteur : [M. Georges Colombier](#)

Circonscription : Isère (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107083

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 avril 2011, page 4183

Réponse publiée le : 8 novembre 2011, page 11854